

CURSO A DISTÂNCIA
COMISSÁRIO DE VOO

COMISSÁRIO DE VOO



AeroTD
ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL



CNPJ	72.443.914/0001-38
Mantenedora	AERO TD ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA - ME
Instituição	AERO TD Escola de Aviação Civil
Esfera Administrativa	Privada
Endereço (Rua, Nº.)	Rua Madalena Barbi nº 46.
Cidade UF CEP	Bairro: Centro - Florianópolis SC. CEP: 88.015-200
Telefone	0800 887 1555 (48) 32235191
Eixo Tecnológico:	Infraestrutura
Curso:	Comissário de Voo
Carga Horária Total:	159 horas



Sumário

Módulo I 5 a 19

Módulo II 22 a 55



Fonte: AERO TD

MÓDULO I

COMISSÁRIO DE VOO

APRESENTAÇÃO

Caro Aluno,

O Comissário de Voo é o profissional habilitado pelo Comando da Aeronáutica que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho ou a bordo de aeronave estrangeira, desde que o contrato seja regido por leis brasileiras.

No decorrer deste módulo você verá a importância da profissão de comissário de voo, todas as suas tarefas, condições de trabalho, bem como requisitos de natureza educacional, física, fisiológica e psicológica, bem como a contextualização e o histórico.

Vamos identificar como essa importante profissão surgiu no cenário aeronáutico. Você vai se surpreender!

Vamos lá!

1.1 COMISSÁRIO DE VOO

O Comissário de voo é um agente de segurança. Preparado para qualquer emergência, este profissional zela pela tranquilidade e conforto dos passageiros.

A história da função de comissário de voo passou por uma evolução ao longo dos anos, como veremos a seguir.

A profissão de comissária de bordo ou aeromoça surgiu em 15 de maio de 1930 por reivindicação de uma mulher, a jovem enfermeira Ellen Church. Transport que colocasse enfermeiras a bordo dos aviões para cuidar da saúde e da segurança dos passageiros durante o voo. A Boeing, então uma linha aérea e fabricante de aeronaves, contratou oito enfermeiras por um período experimental de três meses. As novas atendentes foram chamadas de "aeromoças" e logo se tornaram parte integrante das companhias. A iniciativa fez muito sucesso, pois as mulheres a bordo passavam segurança aos passageiros e a ideia de que o avião não era tão perigoso quanto se dizia na época. O "caráter maternal" era considerado um elemento chave na profissão.



Fonte: Wikicommons

As primeiras moças contratadas deveriam ser solteiras, não terem filhos, obedecer a um padrão de peso e altura, porém possuíam salários muito baixos. A ideia fez muito sucesso, pois as mulheres a bordo passavam segurança aos passageiros, já que a mulher era considerada uma figura de fragilidade, e tendo mulheres trabalhando a bordo, passava-se a ideia aos viajantes de que o avião não era tão perigoso quanto pensavam.

Devido a Segunda Guerra Mundial, as enfermeiras foram convocadas para os campos de batalha. As companhias aéreas então começaram a colocar mulheres de nível Superior a bordo, contudo sem perder o charme e a elegância, já que essa profissional representaria a empresa. A profissão popularizou-se, e

perdeu o símbolo sensual que possuía. Foi então que surgiu o "aeromoço", já que as funções do comissário aumentaram devido ao aumento do fluxo de passageiros, o que exigia mais do profissional.



Fonte: Japanese book "Showa History Vol.9" published by Mainichi Newspapers Company.

Hoje é uma das profissões que mais cresce no Brasil, devido à ascensão da aviação brasileira e o baixo custo das passagens aéreas.

Um levantamento da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abea) mostra uma projeção animadora para os interessados em trabalhar no setor de transporte aéreo no país. Com os aeroportos passando por obras de ampliação em muitas cidades, mais voos são esperados. Até 2.020 a expectativa é que 660 mil empregos sejam criados nessa área. Entre os cargos mais requisitados está o de comissário de voo.

1.2 O EXERCÍCIO DA FUNÇÃO



Fonte: www.comissariomania.com.br

No exercício da profissão o comissário de voo deve proporcionar segurança e atendimento (sobretudo em situações de emergência) aos passageiros, demonstrando eficiência, tranquilidade e simpatia através de gestos e atitudes, sempre trabalhando com alto grau de entrosamento com toda a tripulação e inclusive atendendo a cabine de comando.

Quando Chefe de Equipe, supervisionar o trabalho dos colegas zelando pelo entrosamento da equipe para seja cumprido o padrão pré-estabelecido pela empresa, quanto ao atendimento aos passageiros.

No exercício de sua função a bordo de aeronave de empresa de transporte aéreo regular, o Comissário de Voo tem a designação de tripulante. Quando a bordo, sem exercer sua função, é designado tripulante extra. Da mesma forma, são designados tripulantes: o comandante, copiloto, engenheiro de voo, mecânico de voo, navegador, radioperador de voo e operadores de equipamentos especiais (em aeronaves homologadas para serviços aéreos especializados).

A bordo, o Comissário de Voo é subordinado, em primeiro lugar, ao comandante. Em seguida, obedece ao chefe de equipe de Comissário de Voo e, se houver, ao Comissário supervisor de cabine. Em terra, é subordinado a esses dois últimos.

O conjunto de tripulantes que exerce uma função a bordo de uma aeronave, a chamada tripulação, poderá ser mínima, simples, composta ou de revezamento. A tripulação mínima, conforme estipulado em seu manual de operações, é determinada pelo tipo de aeronave, sendo permitida sua utilização em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria ou de traslado. A tripulação simples é constituída

basicamente de uma tripulação mínima, acrescida dos tripulantes necessários à realização do voo. A tripulação composta é constituída da tripulação simples acrescida do piloto em comando, do mecânico de voo (quando o equipamento o exigir) e o mínimo de 25% do número de Comissário de Voos exigido para uma tripulação simples.

A tripulação de revezamento é uma tripulação simples acrescida do piloto em comando, copiloto, mecânico de voo (quando o equipamento o exigir) e 50% do número de Comissário de Voo exigido para 1 tripulação simples.

O número de Comissários de Voo estabelece-se em função da segurança dos passageiros (o número de Comissários de Voo será o número de portas de emergência ao nível do peso), padrão de atendimento a bordo, assentos oferecidos na aeronave (mínimo de um Comissário para cada 50 lugares) e duração da jornada.

A composição da tripulação ou as modificações que se tornarem necessárias poderão ser determinadas pelo órgão competente (ANAC), considerando o interesse da segurança de voo, as características da rota e do voo e a programação a ser cumprida. As tripulações compostas e de revezamento só poderão ser empregadas em voos internacionais nas seguintes hipóteses: mediante programação, para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou trabalhos de manutenção. A tripulação composta pode ser utilizada em voos domésticos, para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou trabalhos de manutenção.

As tarefas dos Comissários são supervisionadas - tanto em voos com tripulação simples composta ou de revezamento - pelo Comissário de Voo Chefe de Equipe, também chamado de Chief Purser. Em aeronaves com mais de uma cabine, existe a função do Comissário de Voo Chefe de Cabine (também chamado de Supervisor de Cabine) o qual supervisiona as atividades dos Comissários de Voo Auxiliares atuantes no setor pelo qual é responsável. Por sua vez, ele é supervisionado pelo Chefe de Equipe, recebendo instruções e comunicando-lhe sua atuação e de seus auxiliares quanto à sequência do trabalho e a possíveis irregularidades. O Chefe de Cabine supervisiona de dois a cinco auxiliares. O Chefe de Equipe supervisiona de um a quinze Comissários aproximadamente. Esta supervisão é feita globalmente ao final do período de trabalho. Durante o trabalho é feita a coordenação já que durante a jornada o mais importante é manter as atividades coordenadas.

1.2.1 RESPONSABILIDADES DO COMISSÁRIO DE VOO

O Comissário de voo garante que o atendimento ao cliente seja efetuado com segurança e qualidade, dentro dos padrões estabelecidos pela empresa aérea e tem as seguintes responsabilidades:

➤ O Comissário de Voo é, sobretudo, responsável pela segurança dos passageiros. É, em seguida, responsável pela sua própria segurança e pelo material de trabalho que, basicamente, consiste no material de comissário (lixo, móvel e de consumo), o qual inspeciona, organiza e mantém,

solicitando as substituições, quantidades, e reparos necessários.

➤ Os Comissários são responsáveis ainda pela conservação e uso adequado do material de emergência: da higiene no interior da cabine (inclusive dos lavatórios, durante o voo) do recebimento e guarda da documentação de passageiros especiais, formulários de carga e de comissária, e relação de passageiros. Quando Chefe de Equipe ou de Cabine, é responsável pelo trabalho dos Comissários de Voo da equipe.

➤ É Necessário ter Iniciativa: no atendimento de bordo a passageiros, são frequentes situações imprevistas de pequenas proporções como, por exemplo, o embarque de refeições em número insuficiente ou de grandes proporções como uma evacuação de emergência. Portanto, para o exercício da função é necessário um alto grau de iniciativa. É importante ressaltar que a hierarquia a bordo é rígida, o que muitas vezes limita a livre atuação dos Comissários, que ainda que conhecendo as atitudes adequadas a tomar devem aguardar as instruções de seus superiores;

➤ O trabalho exige alto grau de prontidão mental na medida em que são necessárias atenção e discriminação de estímulos (sobretudo visuais e sonoros) de origem diversa, relativos ao equipamento, material de trabalho, passageiros e tripulação com o objetivo de atender prontamente às necessidades destes e, na medida do possível, antecipar-se a situações de emergência;

➤ As atividades exigem a capacidade de julgamento em diversos níveis que crescem em complexidade. O nível mais simples é empregado em atividades tais como avaliar a qualidade e a quantidade do material de comissária embarcado ou avaliar o desempenho dos colegas (caso Chefe de Cabine ou de Equipe). Esse primeiro nível de julgamento consiste meramente na comparação de algo que se apresenta com um padrão pré-estabelecido. A capacidade de julgamento cresce em nível de complexidade na medida em que a bordo são necessárias ocasionalmente decisões por parte dos Comissários de Voo, que devem atuar face a atitudes antissociais de passageiros que interferem na segurança do voo ou para prestarem primeiros socorros;

➤ O manejo do material de trabalho em condições muitas vezes de instabilidade provocada por turbulência, outras vezes frágeis ou em grande quantidade em locais de difícil acesso, exige alto grau de destreza motora dos Comissários. A capacidade de perceber rapidamente os mais diversos estímulos também é exigida para o bom exercício do cargo;

➤ Sendo necessária destreza perceptiva em alto grau, há ainda necessidade de contornar ou resolver situações delicadas do convívio social, o que exige habilidade social e não somente simpatia;

➤ Necessário o Equilíbrio Emocional: constituindo-se o Comissário de Voo em um referencial para os passageiros a nível afetivo, inclusive durante todo o voo, é fundamental que a despeito das circunstâncias do momento seja em seu estado pessoal como também em relação a eventuais momentos de emergência do voo, que ele transpareça calma e segurança.

1.2.2 A ESCALA DE SERVIÇO

A escala de serviço do Comissário de Voo deve obedecer ao regime de rodízio. A determinação para a prestação de serviços, respeitados os períodos de folga e repouso regulamentares, será feita mediante:

- Escala especial ou de convocação para realização de cursos ou exames;
- Escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência de pelo menos dois dias para a primeira semana de cada mês, e sete dias para as semanas subsequentes (para os voos , serviços de reserva, sobreaviso e folga) ou convocação, por necessidade do serviço.

Em voos domésticos é necessário que portem Carteira de Identidade, Licença de Voo, Certificado de Habilitação Técnica, Certificado de Capacidade Física e ainda, em voos internacionais, Passaporte (com vistos de turista e de tripulante) e Atestado de Vacinação.

Obs.: Cabe ao Comissário de Voo manter em dia seu Certificado de Habilitação Técnica e de Capacidade Física (Ver no item 1.4, logo abaixo).

1.3 PERFIL E COMPETÊNCIAS

Para o exercício da profissão, é necessário ter o perfil desejado e as competências para garantir um ambiente de tranquilidade, conforto e segurança para os passageiros, seja servindo um drinque de boas-vindas a bordo, administrando conflitos e comportamentos inconvenientes, ou zelando pela vida do passageiro, em caso de acidente. São agentes de segurança a bordo e por isso estão preparados para qualquer emergência.

Pelo seu lado fascinante, de conhecer muitas cidades e países, fora de uma rotina de escritório e de uma jornada tradicional de trabalho, a profissão de comissário de bordo atrai muitos jovens. A rotina do trabalho, porém, é de alta responsabilidade. O comissário não pode aparentar cansaço e o bom humor é imprescindível. É ele quem assegura a imagem da qualidade dos serviços das empresas.

Para ser comissário de voo ou aeromoça, em primeiro lugar a pessoa precisa ser muito atenciosa e simpática, boa aparência também é imprescindível. Mas acima de tudo a pessoa tem que ter uma boa resistência física e disponibilidade para estar sempre viajando.

Abaixo elencamos algumas características e competências do comissário de voo:

- ✓ Autocontrole;
- ✓ Boa aparência;
- ✓ Boa saúde;

- ✓ Capacidade de adaptação a novas situações;
- ✓ Capacidade de comunicação;
- ✓ Capacidade de decisão;
- ✓ Capacidade de lidar com o público;
- ✓ Desembaraço;
- ✓ Discrição;
- ✓ Equilíbrio emocional;
- ✓ Firmeza;
- ✓ Gosto por servir;
- ✓ Habilidade para mediar conflitos;
- ✓ Iniciativa;
- ✓ Paciência;
- ✓ Senso de responsabilidade;
- ✓ Simpatia.

Características Físicas:

- ✓ Acuidade Visual;
- ✓ Olfativa;
- ✓ Auditiva;
- ✓ Resistência Física.

Características Psicológicas:

- ✓ Capacidade de tomar decisões;
- ✓ Iniciativa;
- ✓ Capacidade de Planejamento;
- ✓ Atenção concentrada para detalhes;
- ✓ Atenção difusa;
- ✓ Raciocínio Lógico;
- ✓ Expressão Oral;
- ✓ Expressão Escrita;
- ✓ Capacidade de adaptação a trabalho e ambiente confinado;
- ✓ Bom Humor;
- ✓ Capacidade de executar tarefas repetidas;
- ✓ Capacidade de organização e de trabalhar em equipe;
- ✓ Capacidade de se abster de juízos de valor e de atitudes preconceituosas;

✓ Flexibilidade;

O Comissário de voo para o exercício da profissão deve possuir o CCF, Certificado de capacidade Física, próximo tema a ser tratado abaixo.

1.4 CERTIFICADO DE CAPACIDADE FÍSICA - CCF

Sobre o CCF será dada uma aula específica ao vivo explicitando a importância do mesmo, e você poderá assistir sempre que desejar, ela fica disponível na sala de aula virtual. Nesse tópico você terá informações do que trata o CCF.

A certificação médica busca limitar o risco à segurança do voo decorrente de problemas de saúde, tendo validade específica de acordo com a classe, função, idade e outras possíveis condições médicas.

Procedimentos afins para obtenção e revalidação de Certificados de Capacidade Física (CCF).

(a) Os membros das tripulações de voo devem estar portando os seus respectivos CCF, atualizados, para que possam exercer as atribuições pertinentes às respectivas licenças.

(b) A inspeção de saúde deve ser realizada em todo candidato e, periodicamente, no pessoal de voo, segundo critérios estabelecidos neste regulamento.

(c) A inspeção de saúde representa uma avaliação das condições psicofísicas e de aptidão do pessoal mencionado no parágrafo (a) desta seção, tanto na situação de admissão como nos exames periódicos regulamentares, respectivamente.

(d) Essa avaliação comporta exames clínicos e complementares "lato sensu", devendo o médico examinador levar em conta a finalidade do exame do inspecionando e as atribuições que lhe são conferidas pelo CCF que possui ou possuirá.

(e) Para a emissão e revalidação do certificado de capacidade física é exigido que o inspecionando encontre-se hígido, física e psiquicamente.

(f) Em casos especiais, o interessado pode requerer um novo julgamento, em grau de recurso, em primeira instância, ao Centro de Medicina Aeroespacial (CEMAL), se incapacitado definitivamente por qualquer Junta Especial de Saúde (JES) e, se tal incapacidade foi dada pelo Centro de Medicina Aeroespacial (CEMAL), em última instância.

2.0 PROCEDIMENTOS EXECUTADOS

2.1 Em terra:

➤ Certificar-se de sua programação publicada periodicamente informando sobre voos, folgas, reservas, prontidão e programações especiais, tais como cursos e treinamento. Verificar a validade dos Certificados de Habilitação Técnica e de Capacidade Física bem como do passaporte e visto(s) para o(s) país(es) de destino em caso de voo internacional. Na véspera de qualquer programação, comunicar-se com a empresa para informá-la o mais rápido possível de qualquer programação que não puder cumprir. O setor competente a ser informado chama-se geralmente: Escala de Voo.

➤ No aeroporto, apresentar-se ao Despacho Operacional devidamente uniformizado antes do horário previsto para o voo (45 minutos para ponte aérea e de 1 hora a 1 hora e meia para outros voos havendo uma tolerância de 15 minutos).

➤ Assinar a folha de apresentação (quando na sua base) junto com toda a tripulação.

➤ Apresentar-se ao Chefe de Equipe de Comissários de Voo (se houver equipe) ao Chefe ou Supervisor de Cabine (se houver) e demais Comissários de Voo, bem como ao comandante e toda a equipe técnica.

Obs. 1: Eventualmente essa apresentação só será feita a bordo da aeronave.

Obs. 2: Em caso de voo internacional despachar a bagagem que seguirá no porão da aeronave:

Obs. 3: Quando Chefe, receber através de comunicado por escrito por despachante de embarque (despachante de passageiros), relação ("rush") de passageiros especiais tais como menores desacompanhados, doentes, presos, deficientes em geral, deportados, VIPs (Very Important Person) e CIPs (Commercial Important Person) contendo, inclusive, a indicação de seus assentos a bordo:

Obs. 4: Em alguns casos o Chefe de Equipe recebe para guarda do Serviço de Atendimento a Passageiros a documentação de passageiros especiais (menores e deportados desacompanhados e estrangeiros);

Obs. 5: Em caso de voo internacional o Chefe de Equipe deve receber do despachante de passageiros o manifesto de passageiros (que algumas vezes é entregue diretamente ao comandante) declaração geral (contendo a relação dos tripulantes) e lista de assentos ocupados:

2.2. A bordo - aeronave estacionada:

Checar o material de emergência:

✓ Extintores de incêndio de vários tipos (água, halon, pó químico e CO₂), quanto à sua localização, boa fixação, integridade dos lacres e, em algumas empresas, sua validade;

✓ Equipamento portátil de oxigênio: garrafa e máscara oronasal para atendimento e máscara

"full face" e garrafas de O2 para tripulantes (o equipamento de O2 para tripulantes pode ser o capuz antifumaça);

- ✓ Saídas de emergências;

- ✓ Megalones;

- ✓ Equipamento de abertura de portas: em algumas empresas é feito por serviços de manutenção de terra;

- ✓ Lanternas e luzes de emergência (que acendem automaticamente quando há problemas no fornecimento normal de energia à cabine): em alguns casos é feito pelo mecânico de voo;

- ✓ "Scape-slides" ou escorregadeiras quando a aeronave a possuir verificando a pressão da garrafa (também chamada cilindro) de ar que infla a escorregadeira;

- ✓ Farmácia de bordo;

- ✓ "kit" de sobrevivência na selva e rádio beacon;

Obs.: O equipamento lixo de oxigênio (máscaras oronasais sobre as poltronas ou no encosto das mesmas) é checado pelo mecânico de voo ou pela manutenção em terra. Os coletes salva-vidas são verificados pelos serviços em terra da empresa ou em algumas empresas pelos próprios Comissários de Voo através de amostragem.

Checar material de comissário e inspecionar a (s) "galley(s)" observando e conferindo a qualidade e a quantidade:

- ✓ Material imóvel: jarras, bandejas e talheres, bem como material lixo: geladeira, ebulidores, térmicas e fornos os quais são ligados;

- ✓ Material de consumo: "liquor kit" (com alcoólicos e soft drinks), refrigerantes e cervejas, serviços;

- ✓ Material de conforto em voos internacionais: "kits" de higiene, jornais e/ou revistas, travesseiros e mantas - geralmente verificado por Comissário de Voo auxiliar;

Obs.: 1 - Este cheque é feito pelos Comissários de Voo auxiliares, conferido pelo Chefe de Cabine (quando houver) o qual, por sua vez, dá ciência ao Chefe de Equipe;

Obs.: 2 - Em grandes aeronaves (como A-300, B-767, MD 11, B-747 e outros) o Chefe de Equipe é o responsável pelo "liquor kit" da primeira classe, ficando cada um dos outros sob a guarda de um Chefe de Cabine;

- ✓ Checar a cabine quanto à limpeza, higiene do(s) toalete(s), suprimento de papel, água e sabonete do(s) mesmo(s), fechar as cortinas do lado do sol e em algumas aeronaves abrir saídas de ar;

- ✓ Assinar a guia da companhia relativa ao material de consumo que foi embarcado (geralmente o Chefe de Equipe);

- ✓ Receber os passageiros;

- ✓ Cumprimentá-los à porta da aeronave (o chefe e parte da equipe).

Obs.: em aeronaves com mais de um corredor, a verificação dos números e letras dos assentos é feita cuidadosamente para a entrada correta por corredor.

- ✓ Indicar seus assentos acomodando-os nos mesmos, em casos de passageiros especiais ou de primeira classe (outra parte da equipe posiciona-se no interior da cabine em postos previamente determinados);

- ✓ Auxiliar na guarda da bagagem de mão dos passageiros;

Obs.: no caso de passageiro especial, receber a guia da empresa, quando houver, entregando-a à recepcionista ou ao despachante (que o acompanhou a bordo), conduzindo o passageiro a seu assento já reservado.

- ✓ Receber do despachante de embarque o "load sheet" (guia que indica o número de passageiros de cada etapa de voo), o qual poderá ser entregue diretamente ao comandante, recebendo o Comissário de Voo apenas o comunicado verbal do despachante de passageiros;

- ✓ Fechar a(s) porta(s) da aeronave e conectar a(s) escorregadeira (s) na(s) aeronave(s) que a(s) possui(em) armando as alavancas ainda com os motores parados. Em algumas empresas, antes de realizar esta tarefa o ocupante de carga deve aguardar a respectiva indicação da cabine de comando;

Obs. caso chefe de equipe, interfonar para os Comissários responsáveis por portas para checar o cumprimento da tarefa anterior e em seguida informá-la ao comandante;

- ✓ Contar os passageiros tendo em vista a segurança e o número de refeições;

Obs.: esta tarefa não é sempre realizada devido à escassez de tempo, não sendo uma atribuição obrigatória dos ocupantes desse cargo, podendo efetuar-se como colaboração ao despacho de passageiros.

- ✓ Entregar brindes - o que pode ser feito durante o táxi da aeronave, por Comissários que não estão responsáveis por portas e podem ser: jornais, revistas e em voos internacionais, "kits" de higiene, geralmente com creme dental, escova de dentes, pente e que, na primeira classe contém, ainda, perfume, lâmina e espuma de barba, máscara para dormir, calçadeira, agulha, linha, botões e escova para roupas.

2.3 A Bordo - aeronave taxiando:

✓ Fazer o "speech" (anúncio de bordo) nos idiomas determinados pela empresa (pelo alto-falante), cumprimentando os passageiros em nome do comandante e da empresa, comunicando o número do voo, destino, escalas e solicitando que atendam aos avisos de apertar cintos, não fumar e colocar poltronas na posição vertical (Chefe de Equipe ou Comissário de Voo por ele designado);

✓ Demonstrar a utilização do equipamento de emergência (através de filmes e/ou gestos e indicando os folhetos que estão nos bolsões das poltronas), máscaras de O2, coletes salva-vidas ou assentos flutuantes e localização das saídas de emergência (quando em voo internacional fazê-lo em português e no idioma do país de destino);

✓ Comunicar o tempo de voo, altitude e, em algumas empresas, a velocidade média;

✓ Fazer o "speech" da cabine verificando:

Se não há bagagens obstruindo passagens e saídas de emergência;

Se os cintos estão atados;

Se os encostos estão na vertical;

Se não há mesinhas abaixadas;

Se não há compartimentos de bagagens (bins) abertos;

Se não há cigarros acesos e, na primeira classe, recolher copos de vidro e descansos para pés.

Obs.: Comparecer, caso Chefe de Equipe, à cabine de comando (ou comunicar por interfone, conforme a aeronave) para informar ao comandante se tudo está em ordem na cabine ("cabine ok"): portas, escorregadeiras, fornos, térmicas e gavetas da "galley" travadas e comunicar o número de passageiros, e dirigir-se para sua "estação" (posição que cada Comissário de Voo ocupa na aeronave durante o pouso e a decolagem), de onde não deverá sair até o término da decolagem.

2.4 No Voo

✓ Iniciar a arrumação do(s) carrinho(s) "trolleys" ou "karts" de drinks ou café da manhã: retirar do "liquor kit" a quantidade e os tipos de bebida necessários;

✓ Retirar da geladeira bebidas alcoólicas a serem utilizadas (caso haja) e arrumá-las;

✓ Encher balde(s) de gelo;

✓ Encher a(s) jarra(s) com água e suco das térmicas quando estes são vierem em embalagens descartáveis.

✓ Iniciar o serviço de bordo:

- ✓ Passar as toalhas úmidas quentes individuais (em primeira classe: nas outras, dependendo da empresa);
- ✓ Recolher as toalhas úmidas quentes individuais (idem);
- ✓ Arrumar o serviço (saleiro, talheres, paliteiro, guardanapo, etc.) nas mesinhas dos passageiros de primeira classe no caso deste já não vir disposto em uma bandeja;
- ✓ Avisar ou solicitar aos passageiros que abaixem suas mesinhas (na primeira classe os Comissários de Voos as armam);
- ✓ Passar os menus (em voos internacionais);
- ✓ Passar o(s) liquor kart(s) e os salgadinhos perguntando aos passageiros o que desejam beber, e servi-los;
- ✓ Recolher material de drink distribuído e atender a eventuais pedidos de repetição;
- ✓ Passar os pratos frios (primeira classe e executiva);
- ✓ Passar o carrinho de vinhos (primeira classe e executiva);
- ✓ Passar o kart com as bandejas de refeição quente (com salada e sobremesa) ou no caso de classe econômica o carrinho com a refeição quente. Em algumas empresas só há opção de comida na primeira classe;
- ✓ Repassar os vinhos (na primeira classe) ou o liquor kart (nas demais);
- ✓ Recolher os pratos quentes ou bandejas de refeição;
- ✓ Passar sobremesas e queijos (na primeira classe e em algumas empresas também na executiva);
- ✓ Recolher sobremesas (na primeira classe e em algumas empresas também na executiva);
- ✓ Passar o carro de café e digestivos (na primeira classe e em algumas empresas também na executiva);
- ✓ Recolher todo o material da mesa dos passageiros;
- ✓ Sugerir aos passageiros que fechem as cortinas e apaguem as luzes: abaixar as telas (nas aeronaves que não possuem monitores fixos) e passar filme (em voos internacionais e em rotas nacionais de algumas companhias dependendo do tempo de voo e conforme o horário);
- ✓ Anotar no relatório de bordo qualquer anormalidade ocorrida como atrasos ou eventuais indisposições dos passageiros (Chefe de Equipe);
- ✓ Cumprir o rodízio de descanso (dependendo o tempo de voo);
- ✓ Arrumar a "galley" guardando o material e repondo o necessário no "liquor kit" e na geladeira;
- ✓ Fazer a ronda pela cabine para atender a eventuais solicitações dos passageiros (pedidos de travesseiros, mantas, informações a respeito das condições de voo, instruções sobre

segurança, atendimento a crianças, doentes, deficientes, indisposições de toda a ordem, etc.);

- ✓ Manter a higiene dos lavatórios, quando o segundo serviço for o café da manhã;
- ✓ Acordar toda a equipe de Comissários de Voo que estiver descansando trinta minutos antes do café da manhã para que façam sua higiene;
- ✓ Arrumar o(s) kart(s);
- ✓ Distribuir toalhas quentes e úmidas individuais e recolhê-las;
- ✓ Servir copos de suco à francesa - "good morning juice" (em voos internacionais);
- ✓ Passar o carrinho de café (com jarra de café, água quente, suco de fruta, água mineral, leite, copos de plástico ou vidro, conforme a classe, envelopes de açúcar, chá, chocolate, adoçante e fatias de limão);
- ✓ Passar o kart das bandejas distribuindo o serviço quente acondicionado com o prato de frios;
- ✓ Recolher todo e qualquer material da mesa dos passageiros;
- ✓ Distribuir documentação aos passageiros: Declaração de Alfândega e/ou Imigração e Cartão de Desembarque (em voo internacional);

Obs.: não há um momento pré-determinado para esta tarefa podendo ser feita a qualquer instante a partir da decolagem da aeronave, conforme o Chefe de Equipe julgar conveniente. Em algumas empresas recomenda-se que a entrega seja feita imediatamente após a decolagem;

- ✓ Preencher o "store-list" ou "bar list" (guia em quatro vias, que relaciona os tipos e a quantidade de bebidas que sobraram no liquor kit);
- ✓ Distribuir chocolates na primeira classe de voos internacionais;
- ✓ Entregar casacos que foram guardados no armário da primeira classe;
- ✓ Aguardar a ordem de preparar para o pouso;
- ✓ Fazer o "speech" (geralmente o Chefe de Equipe ou auxiliar por este indicado);
- ✓ Informar pelo alto falante, o local do pouso, a temperatura, a hora e, às vezes, os serviços disponíveis no terminal de passageiros, tais como: serviços de conexão, lojas, táxis, etc.

Realizar o cheque para pouso:

- ✓ Verificar se os passageiros ataram os seus cintos de segurança;
- ✓ Verificar se as poltronas estão na vertical e se não há pessoas fumando;
- ✓ Recolher copos, bandejas e tudo que porventura estiver ainda sobre as mesas;
- ✓ Verificar se as mesas estão travadas.
- ✓ Transmitir ao comandante, pessoalmente ou por interfone. "cabine ok" (Chefe de Equipe);
- ✓ Dirigir-se para a sua "estação" (posição que cada Comissário de Voo ocupa na aeronave durante o pouso e a decolagem), de onde não deverá sair até o calçamento da aeronave;

✓ Logo após o pouso, agradecer e despedir-se dos passageiros (pelo interfone) desejando encontrá-los novamente. Em algumas empresas, pede-se ainda que observem algumas normas de segurança e verifiquem se esqueceram algum pertence a bordo.

2.5 A Bordo – Aeronave Estacionada

✓ Aguardar a ordem da cabine de comando de preparar para desembarque, a fim de locomover-se (nas grandes aeronaves geralmente essa ordem é dada pelo Mecânico de Voo);

✓ Desarmar “scapes slides” e abrir a(s) porta(s) da aeronave e, conforme o aeroporto e a aeronave, aguardar a aproximação da escada ou do finger e conectá-la com a porta, tendo verificado se os motores estão parados;

✓ Recepcionar a saída dos passageiros;

✓ Ajudá-los com casacos e bagagens;

✓ Respeitar as normas da empresa sobre desembarque de passageiros especiais (menores, etc.);

✓ Despedir-se dos mesmos, cumprimentando-os e agradecendo;

✓ Checar a cabine para verificar a existência de objetos perdidos ou esquecidos e encaminhá-los à companhia aérea;

✓ Entregar guias do “liquor kit” e de filmes que estão a bordo que será assinada pelo Chefe de Equipe em várias vias e entregue uma destas à comissária de terra no caso de a companhia possuir este serviço no aeroporto ou a outro fornecedor;

✓ Em caso de Chefe de Equipe certificar-se de que todos os “liquor kit” estão lacrados e suas guias devidamente preenchidas e assinadas;

✓ Comparecer à cabine de comando para receber a autorização para desembarque e comunicar irregularidades na cabine de passageiros, tais como mau funcionamento de componentes para que o comandante reporte à manutenção (chefe de Equipe). Este reporte pode ser feito ao Mecânico de Voo ou ainda escrito diretamente no Relatório de Bordo ou no Livro de Bordo de cabine quando for o caso;

✓ Desembarcar com sua bagagem, caso seja o fim da viagem;

✓ Observar o carregamento de novos gêneros na “galley” que serão trazidos a bordo pela comissária de terra ou pelo fornecedor (caso seja uma escala).

2.6 No Aeroporto

✓ Receber a diária quando for o caso e de acordo com a regulamentação;

✓ dirigir-se para o hotel determinado no programa de estadia previsto pela empresa;



No Próximo Módulo

Caro aluno,

No próximo módulo trataremos da legislação vigente para o profissional comissário de voo.

Vamos em frente!



Anotações

-



Referência Bibliográfica

BRASIL. IAC – Instituto de Aviação Civil. Divisão de Instrução Profissional.

HAHN D. A. Luiz. *Análise do cargo de comissário de voo*. UCM. Rio de Janeiro. 2002

www.canaldopiloto.com.br



Fonte: nucleoaprende.com.br

MÓDULO II

LEGISLAÇÃO DO COMISSÁRIO DE VOO

APRESENTAÇÃO

Caro Aluno,

O Comissário de Voo obedece a legislação, regida por leis brasileiras.

No decorrer deste módulo vamos identificar as leis e documentos normativos que regem a profissão.

Vamos lá!

LEI Nº 7.183, DE 5 DE ABRIL DE 1984

Regula o exercício da Profissão de Aeronauta, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei: CAPÍTULO I - Das Disposições Preliminares

SEÇÃO I - Do Aeronauta e da sua Classificação

Art. 1º - O exercício da profissão de aeronauta é regulado pela presente Lei.

Art. 2º - Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.

Parágrafo único. Considera-se também aeronauta, para os efeitos desta Lei, quem exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis brasileiras.

Art. 3º - Ressalvados os casos previstos no Código Brasileiro do Ar, a profissão de aeronauta é privativa de brasileiros.

Parágrafo único. As empresas brasileiras que operam em linhas Internacionais poderão utilizar comissários estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 (um terço) dos comissários existentes a bordo da aeronave.

Art. 4º - O aeronauta no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular, tem a designação de tripulante.

Art. 5º - O aeronauta de empresa de transporte aéreo regular

que se deslocar, a serviço desta, sem exercer função a bordo de aeronave tem a designação de tripulante extra.

Parágrafo único. O aeronauta de empresa de transporte aéreo não regular ou serviço especializado tem a designação de tripulante extra somente quando se deslocar em aeronave da empresa, a serviço desta.

Art. 6º - São tripulantes:

a) Comandante: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave - exerce a autoridade que a legislação aeronáutica lhe atribui;

b) Copiloto: piloto que auxilia o Comandante na operação da aeronave;

c) Mecânico de Voo: auxiliar do Comandante, encarregado da operação e controle de sistemas diversos conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave;

d) Navegador: auxiliar do Comandante, encarregado da navegação da aeronave quando a rota e o equipamento o exigirem, a critério do Órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

e) Radioperador de Voo: auxiliar do Comandante, encarregado do serviço de radiocomunicações nos casos previstos pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica; e

f) Comissário: é o auxiliar do Comandante, encarregado do cumprimento das normas relativas à segurança e atendimento dos passageiros a bordo e da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais que lhe tenham sido confiados pelo Comandante.

§ 1º - A guarda dos valores fica condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador

atestar a segurança do local.

§ 2º - A guarda de cargas e malas postais em terra somente será confiada ao comissário quando no local inexistir serviço próprio para essa finalidade.

Art. 7º - Consideram-se também tripulantes, para os efeitos desta Lei, os operadores de equipamentos especiais instalados em aeronaves homologadas para serviços aéreos especializados, devidamente autorizados pelo Ministério da Aeronáutica.

SEÇÃO II - Das Tripulações

Art. 8º - Tripulação é o conjunto de tripulantes que exercem função a bordo de aeronave. Art. 9º - Uma tripulação poderá ser: mínima, simples, composta e de revezamento.

Art. 10 - Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo de aeronave e a constante do seu manual de operação, homologada pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, sendo permitida sua utilização em voos: locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.

Art. 11 - Tripulação simples é a constituída basicamente de uma tripulação mínima acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo.

Art. 12 - Tripulação composta é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e o mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.

Parágrafo único. Aos tripulantes acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, poltronas reclináveis.

Art. 13 - Tripulação de revezamento é a constituída

basicamente de uma tripulação simples, acrescida de mais um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um copiloto, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários.

Parágrafo único. Aos pilotos e mecânicos de voo acrescentados à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, acomodações para o descanso horizontal e, para os comissários, número de assentos reclináveis igual à metade do seu número com aproximação para o inteiro superior.

Art. 14 - O órgão competente do Ministério da Aeronáutica, considerando o interesse da segurança de voo, as características da rota e do voo, e a programação a ser cumprida, poderá determinar a composição da tripulação ou as modificações que se tornarem necessárias.

Art. 15 - As tripulações compostas ou de revezamento só poderão ser empregadas em voos internacionais e nas seguintes hipóteses:

- a) mediante programação;
- b) para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas ou por trabalhos de manutenção; e
- c) em situações excepcionais, mediante autorização do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único. Uma tripulação composta poderá ser utilizada em voos domésticos para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção.

Art. 16 - Um tipo de tripulação só poderá ser transformado na origem do voo e até o limite de 3 (três) horas, contadas a partir da apresentação da tripulação previamente escalada.

Parágrafo único. A contagem de tempo para limite da jornada será a partir da hora da apresentação da tripulação original ou do tripulante de reforço, considerando o que ocorrer primeiro.

CAPÍTULO II - Do Regime de Trabalho

SEÇÃO I - Da Escala de Serviço

Art. 17 - A determinação para a prestação de serviço dos aeronautas, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita:

- a) por intermédio de escala especial ou de convocação, para realização de cursos, exames relacionados com o adestramento e verificação de proficiência técnica;
- b) por intermédio de escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias para a primeira semana de cada mês e 7 (sete) dias para as semanas subsequentes, para os voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga; e
- c) mediante convocação, por necessidade de serviço.

Art. 18 - A escala deverá observar, como princípio, a utilização do aeronauta em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a higiene e segurança do trabalho.

Art. 19 - É de responsabilidade do aeronauta manter em dia seus certificados de habilitação técnica e de capacidade física estabelecidos na legislação em vigor, cabendo-lhe informar ao serviço de escala, com antecedência de 30 (trinta) dias, as respectivas datas de vencimento, a fim de que lhe seja possibilitada a execução dos respectivos exames.

SEÇÃO II - Da Jornada de Trabalho

Art. 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.

§ 1º - A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

§ 2º - Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º - Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º - A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

- a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;
- b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

§ 1º - Nos voos de empresa de táxi-aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterados os limites prescritos na alínea "a", do art. 29, desta Lei.

§ 2º - Nas operações com helicópteros a jornada poderá ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção.

Art. 22 - Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do Comandante da aeronave e nos seguintes casos:

- a) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;
- b) espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e
- c) por imperiosa necessidade.

§ 1º - Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo Comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

§ 2º - Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º - Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Art. 23 - A duração do trabalho do aeronauta, computado os tempos de voo, de serviço em terra durante a viagem, de reserva e de 1/3 (um terço) do sobreaviso, assim como o tempo do deslocamento, como tripulante extra, para assumir voo ou retornar à base após o voo e os tempos de adestramento em simulador, não excederá a 60 (sessenta) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais.

§ 1º - O limite semanal estabelecido neste artigo não se aplica ao aeronauta que estiver sob o regime estabelecido no art. 24 desta Lei.

§ 2º - O tempo gasto no transporte terrestre entre o local de repouso ou da apresentação, e vice-versa, ainda que em condução fornecida pela empresa, na base do aeronauta ou fora dela, não será computado como de trabalho para fins desta Lei.

Art. 24 - Para o aeronauta pertencente à empresa de táxi-aéreo ou serviços especializados, o período máximo de trabalho consecutivo será de 21 (vinte e um) dias, contados do dia de saída do aeronauta de sua base contratual até o dia do regresso à mesma, observado o disposto do art. 34 desta Lei.

Parágrafo único. O período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a 17 (dezessete) dias.

SEÇÃO III - Do sobre Aviso e Reserva

Art. 25 - Sobreaviso é o período de tempo não excedente a 12 (doze) horas, em que o aeronauta permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, até 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

§ 1º - O número de sobreavisos que o aeronauta poderá concorrer não deverá exceder a 2 (dois) semanais ou 8 (oito) mensais.

§ 2º - O número de sobreavisos estabelecidos no parágrafo anterior não se aplica aos aeronautas de empresas de táxi-aéreo ou serviço especializado.

Art. 26 - Reserva é o período de tempo em que o aeronauta permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.

§ 1º - O período de reserva para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular não excederá de 6 (seis) horas.

§ 2º - O período de reserva para aeronautas de empresas de táxi aéreo ou de serviços especializados não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º - Prevista a reserva, por prazo superior a 3 (três) horas,

o empregador deverá assegurar ao aeronauta acomodações adequadas para o seu descanso.

SEÇÃO IV - Das Viagens

Art. 27 - Viagem é o trabalho realizado pelo tripulante, contado desde a saída de sua base até o regresso à mesma.

§ 1º - Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas.

§ 2º - É facultado ao empregador fazer com que o tripulante cumpra uma combinação de voos, passando por sua base, sem ser dispensado do serviço, desde que obedeça à programação prévia, observadas as limitações estabelecidas nesta Lei.

§ 3º - Pode o empregador exigir do tripulante uma complementação de voo para atender à realização ou à conclusão de serviços inadiáveis, sem trazer prejuízo da sua programação subsequente, respeitadas as demais disposições desta Lei.

SEÇÃO V - Dos Limites de Voo e de Pouso

Art. 28 - Denomina-se "hora de voo", ou "tempo de voo" o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a "partida" dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, em ambos os casos para fins de decolagem até o momento em que respectivamente, se imobiliza ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do voo (calço-a-calço).

Art. 29 - Os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada serão os seguintes:

a) 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;

b) 12 (doze) horas de voo e 6 (seis) pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;

c) 15 (quinze) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; e

d) 8 (oito) horas sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

§ 1º - O número de pousos na hipótese da alínea "a" deste artigo, poderá ser estendido a 6 (seis), a critério do empregador; neste caso o repouso que precede a jornada deverá ser aumentado de 1 (uma) hora.

§ 2º - Em caso de desvio para alternativa, é permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos nas alíneas "a", "b" e "c" deste artigo.

§ 3º - As empresas de transporte aéreo regional que operam com aeronaves convencionais e turboélice poderão acrescentar mais 4 (quatro) pousos, aos limites estabelecidos neste artigo.

§ 4º - Os limites de pousos estabelecidos nas alíneas "a", "b" e "c" deste artigo, não serão aplicados às empresas de táxi-aéreo e de serviços especializados.

§ 5º - O Ministério da Aeronáutica, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos na alínea "d" deste artigo.

Art. 30 - Os limites de tempo de voo do tripulante não poderão exceder em cada mês, trimestre ou ano, respectivamente:

a) em aviões convencionais: 100 - 270 - 1.000 horas;

b) em aviões turboélices: 100 - 255 - 935 horas;

c) em aviões a jato: 85 - 230 - 850 horas; e d) em helicópteros: 90 - 260 - 960 horas.

§ 1º - Quando o aeronauta tripular diferentes tipos de aeronave será observado o menor limite.

§ 2º - Os limites de tempo de voo para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular, em espaço inferior a 30 (trinta) dias serão proporcionais ao limite mensal mais 10 (dez) horas.

Art. 31 - As horas realizadas como tripulante extra serão computadas para os limites de jornada, semanais e mensais de trabalho, não sendo as mesmas consideradas para os limites de horas de voo previstos no art. 30 desta Lei.

SEÇÃO VI - Dos Períodos de Repouso

Art. 32 - Repouso é o espaço de tempo ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.

Art. 33 - São assegurados ao tripulante, fora de sua base domiciliar, acomodações para seu repouso, transporte ou ressarcimento deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa.

§ 1º - O previsto neste artigo não será aplicado ao aeronauta de empresas de táxi-aéreo ou de serviços especializados quando o custeio do transporte e hospedagem, ou somente esta, for por elas ressarcido.

§ 2º - Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do mesmo à disposição da tripulação.

Art. 34 - O repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

a) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;

b) 16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e

c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

Art. 35 - Quando ocorrer o cruzamento de 3 (três) ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na sua base domiciliar, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por fuso cruzado.

Art. 36 - Ocorrendo o regresso de viagem de uma tripulação simples entre 23:00 (vinte e três) e 6:00 (seis) horas, tendo havido pelo menos 3 (três) horas de jornada, o tripulante não poderá ser escalado para trabalho dentro desse espaço de tempo no período noturno subsequente.

SEÇÃO VII - Da Folga Periódica

Art. 37 - Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o aeronauta, em sua base contratual, sem prejuízo de remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

§ 1º - A folga deverá ocorrer, no máximo, após o 6º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas à disposição do empregador, contado a partir da sua apresentação, observados os limites estabelecidos nos artigos 21 e 34 desta Lei.

§ 2º - No caso de voos internacionais de longo curso, que não tenham sido previamente programados, o limite previsto no parágrafo anterior, poderá ser ampliado de 24 (vinte e quatro) horas, ficando o empregador obrigado a conceder ao tripulante mais 48 (quarenta e oito) horas de folga além das previstas no art. 34 desta Lei.

§ 3º - A folga do tripulante que estiver sob o regime estabelecido no art. 24 desta Lei será igual ao período despendido no local da

operação, menos 2 (dois) dias.

Art. 38 - O número de folgas não será inferior a 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês.

§ 1º - Do número de folgas estipulado neste artigo, serão concedidos 2 (dois) períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas devendo pelo menos um destes incluir um sábado ou um domingo.

§ 2º - A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada.

Art. 39 - Quando o tripulante for designado para curso fora da base, sua folga poderá ser gozada nesse local, devendo a empresa assegurar, no regresso, uma licença remunerada de 1 (um) dia para cada 15 (quinze) dias fora da base.

Parágrafo único. A licença remunerada não deverá coincidir com sábado, domingo ou feriado, se a permanência do tripulante fora da base for superior a 30 (trinta) dias.

CAPÍTULO III - Da Remuneração e das Concessões

SEÇÃO I - Da Remuneração

Art. 40 - Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do aeronauta corresponderá à soma das quantias por ele percebidas da empresa.

Parágrafo único. Não se consideram integrantes da remuneração as importâncias pagas pela empresa a título de ajudas de custo, assim como as diárias de hospedagem, alimentação e transporte.

Art. 41 - A remuneração da hora de voo noturno, assim como as horas de voo como tripulante extra, será calculada na forma da

legislação em vigor, observados os acordos e condições contratuais.

§ 1º - Considera-se voo noturno o realizado entre o pôr e o nascer do sol.

§ 2º - A hora de voo noturno para efeito de remuneração é contada à razão de 52'30" (cinquenta e dois minutos e trinta segundos).

Art. 42 - As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.

SEÇÃO II - Da Alimentação

Art. 43 - Durante a viagem, o tripulante terá direito à alimentação, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas dos Ministérios do Trabalho e da Aeronáutica.

§ 1º - A alimentação assegurada ao tripulante deverá:

a) quando em terra, ter a duração mínima de 45' (quarenta e cinco minutos) e a máxima de 60' (sessenta minutos); e

b) quando em voo, ser servida com intervalos máximos de 4 (quatro) horas.

§ 2º - Para tripulante de helicópteros a alimentação será servida em terra ou a bordo de unidades marítimas, com duração de 60' (sessenta minutos) período este que não será computado na jornada de trabalho.

§ 3º - Nos voos realizados no período de 22:00 (vinte duas) às 6:00 (seis) horas, deverá ser servida uma refeição se a duração do voo for igual ou superior a 3 (três) horas.

Art. 44 - É assegurada alimentação ao aeronauta na situação de reserva ou em cumprimento de uma programação de treinamento entre

12:00 (doze) e 14:00 (quatorze) horas, e entre 19:00 (dezenove) e 21:00 (vinte e uma) horas, com duração de 60' (sessenta minutos).

§ 1º - Os intervalos para alimentação não serão computados na duração da jornada de trabalho.

§ 2º - Os intervalos para alimentação de que trata este artigo não serão observados, na hipótese de programação de treinamento em simulador.

SEÇÃO III - Da Assistência Médica (art. 45)

Art. 45 - Ao aeronauta em serviço fora da base contratual, a empresa deverá assegurar assistência médica em casos de urgência, bem como remoção por via aérea, de retorno à base ou ao local de tratamento.

SEÇÃO IV - Do Uniforme (art. 46)

Art. 46 - O aeronauta receberá gratuitamente da empresa, quando não forem de uso comum, as peças de uniforme e os equipamentos exigidos para o exercício de sua atividade profissional, estabelecidos por ato da autoridade competente.

SEÇÃO V - Das Férias

Art. 47 - As férias anuais do aeronauta serão de 30 (trinta) dias.

Art. 48 - A concessão de férias será participada ao aeronauta, por escrito, com a antecedência mínima de 30 (trinta) dias, devendo o empregado assinar a respectiva notificação.

Art. 49 - A empresa manterá atualizado um quadro de concessão de férias, devendo existir um rodízio entre os tripulantes do mesmo equipamento quando houver concessão nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro.

Art. 50 - Ressalvados os casos de rescisão de contrato, as férias não poderão se converter em abono pecuniário.

CAPÍTULO IV - Das Transferências

Art. 51 - Para efeito de transferência, provisória ou permanente, considera-se base do aeronauta a localidade onde o mesmo está obrigado a prestar serviços e na qual deverá ter domicílio.

§ 1º - Entende-se como:

a) transferência provisória o deslocamento do aeronauta de sua base, por período mínimo de 30 (trinta) dias e não superior a 120 (cento e vinte) dias, para prestação de serviços temporários, sem mudança de domicílio, à qual retorna tão logo cesse a incumbência que lhe foi cometida; e

b) transferência permanente, o deslocamento do aeronauta de sua base, por período superior a 120 (cento e vinte) dias, com mudança de domicílio.

§ 2º - Após cada transferência provisória o aeronauta deverá permanecer na sua base pelo menos 180 (cento e oitenta) dias.

§ 3º - O interstício entre transferências permanentes será de 2 (dois) anos.

§ 4º - Na transferência provisória serão assegurados ao aeronauta acomodações, alimentação e transporte a serviço e, ainda, transporte aéreo de ida e volta, e no regresso uma licença remunerada de 2 (dois) dias para o 1º (primeiro) mês, mais 1 (um) dia para cada mês ou fração subsequente, sendo que no mínimo 2 (dois) dias não deverão coincidir com o sábado, domingo ou feriado.

§ 5º - Na transferência permanente serão assegurados ao aeronauta pela empresa:

a) uma ajuda de custo, para fazer face às despesas de

instalação na nova base, não inferior a 4 (quatro) vezes o valor do salário mensal, calculado o salário variável por sua taxa atual multiplicada pela média do correspondente trabalho, em horas ou quilômetros de voo, nos últimos 12 (doze) meses;

b) o transporte aéreo para si e seus dependentes;

c) a translação da respectiva bagagem; e

d) uma dispensa de qualquer atividade relacionada com o trabalho pelo período de 8 (oito) dias, a ser fixado por sua opção, com aviso prévio de 8 (oito) dias, à empresa, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à sua chegada à nova base.

§ 6º - Na forma que dispuser o regulamento desta Lei, poderá ser a transferência provisória transformada em transferência permanente.

Art. 52 - O aeronauta deverá ser notificado pelo empregador com a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias na transferência permanente e 15 (quinze) dias na provisória.

CAPÍTULO V - Das Disposições Finais

Art. 53 - Além dos casos previstos nesta Lei, as responsabilidades do aeronauta são definidas no Código Brasileiro do Ar, nas leis e regulamentos em vigor e no que decorrer do contrato de trabalho, acordos e convenções internacionais.

Art. 54 - Os tripulantes das aeronaves das categorias administrativa e privada de indústria e comércio ficam equiparados, para os efeitos desta Lei, aos de aeronaves empregados em serviços de taxi-aéreo.

Art. 55 - Os Ministros de Estado do Trabalho e da Aeronáutica expedirão as instruções que se tornarem necessárias à execução desta Lei.

Art. 56 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 57 - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 5 de abril de 1984; 163º da Independência e 96º da República.

* Nota: Texto redigitado e sujeito a correções.

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I

Introdução

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

§ 1º Os Tratados, Convenções e Atos Internacionais, celebrados por delegação do Poder Executivo e aprovados pelo Congresso Nacional, vigoram a partir da data neles prevista para esse efeito, após o depósito ou troca das respectivas ratificações, podendo, mediante cláusula expressa, autorizar a aplicação provisória de suas disposições pelas autoridades aeronáuticas, nos limites de suas atribuições, a partir da assinatura (artigos 14, 204 a 214).

§ 2º Este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o Território Nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

Art. 2º Para os efeitos deste Código consideram-se autoridades aeronáuticas competentes as do Ministério da Aeronáutica, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.

CAPÍTULO II

Disposições de Direito Internacional Privado

Art. 3º Consideram-se situadas no território do Estado de sua nacionalidade:

I - as aeronaves militares, bem como as civis de propriedade ou a serviço do Estado, por este diretamente utilizadas (artigo 107, §§ 1º e 3º);

II - as aeronaves de outra espécie, quando em alto mar ou região que não pertença a qualquer Estado.

Parágrafo único. Salvo na hipótese de estar a serviço do Estado, na forma indicada no item I deste artigo, não prevalece a extraterritorialidade em relação à aeronave privada, que se considera sujeita à lei do Estado onde se encontre.

Art. 4º Os atos que, originados de aeronave, produzirem efeito no Brasil, regem-se por suas leis, ainda que iniciados no território estrangeiro.

Art. 5º Os atos que, provenientes da aeronave, tiverem início no Território Nacional, regem-se pelas leis brasileiras, respeitadas as leis do Estado em que produzirem efeito.

Art. 6º Os direitos reais e os privilégios de ordem privada sobre aeronaves regem-se pela lei de sua nacionalidade.

Art. 7º As medidas assecuratórias de direito regulam-se pela lei do país onde se encontrar a aeronave.

Art. 8º As avarias regulam-se pela lei brasileira quando a carga se destinar ao Brasil ou for transportada sob o regime de trânsito aduaneiro (artigo 244, § 6º).

Art. 9º A assistência, o salvamento e o abalroamento regem-se pela lei do lugar em que ocorrerem (artigos 23, § 2º, 49 a 65).

Parágrafo único. Quando pelo menos uma das aeronaves envolvidas for brasileira, aplica-se a lei do Brasil à assistência, salvamento e abalroamento ocorridos em região não submetida a qualquer Estado.

Art. 10. Não terão eficácia no Brasil, em matéria de transporte aéreo, quaisquer disposições de direito estrangeiro, cláusulas constantes de contrato, bilhete de passagem, conhecimento e outros

documentos que:

I - excluam a competência de foro do lugar de destino;

II - visem à exoneração de responsabilidade do transportador, quando este Código não a admite;

III - estabeleçam limites de responsabilidade inferiores aos estabelecidos neste Código (artigos 246, 257, 260, 262, 269 e 277).

TÍTULO II

Do Espaço Aéreo e seu Uso para Fins Aeronáuticos

CAPÍTULO I

Do Espaço Aéreo Brasileiro

Art. 11. O Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial.

Art. 12. Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do Ministério da Aeronáutica:

I - a navegação aérea;

II - o tráfego aéreo;

III - a infraestrutura aeronáutica;

IV - a aeronave;

V - a tripulação;

VI - os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo.

Art. 13. Poderá a autoridade aeronáutica deter a aeronave em voo no espaço aéreo (artigo 18) ou em pouso no território brasileiro (artigos 303 a 311), quando, em caso de flagrante desrespeito às normas de direito aeronáutico (artigos 1º e 12), de tráfego aéreo (artigos 14, 16, § 3º, 17), ou às condições estabelecidas nas respectivas autorizações (artigos 14, §§ 1º, 3º e 4º, 15, §§ 1º e 2º, 19, parágrafo único, 21, 22), coloque em risco a segurança da navegação aérea ou de tráfego aéreo, a ordem pública, a paz interna ou externa.

CAPÍTULO II

Do Tráfego Aéreo

Art. 14. No tráfego de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, observam-se as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte (artigo 1º, § 1º), neste Código (artigo 1º, § 2º) e na legislação complementar (artigo 1º, § 3º).

§ 1º Nenhuma aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro e por este diretamente utilizada (artigo 3º, I) poderá, sem autorização, voar no espaço aéreo brasileiro ou aterrissar no território subjacente.

§ 2º É livre o tráfego de aeronave dedicada a serviços aéreos privados (artigos 177 a 179), mediante informações prévias sobre o voo planejado (artigo 14, § 4º).

§ 3º A entrada e o tráfego, no espaço aéreo brasileiro, da aeronave dedicada a serviços aéreos públicos (artigo 175), dependem de autorização, ainda que previstos em acordo bilateral (artigos 203 a 213).

§ 4º A utilização do espaço aéreo brasileiro, por qualquer aeronave, fica sujeita às normas e condições estabelecidas, assim como às tarifas de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea em rota (artigo 23).

§ 5º Estão isentas das tarifas previstas no parágrafo anterior as aeronaves pertencentes aos aeroclubes.

§ 6º A operação de aeronave militar ficará sujeita às disposições sobre a proteção ao voo e ao tráfego aéreo, salvo quando se encontrar em missão de guerra ou treinamento em área específica.

Art. 15. Por questão de segurança da navegação aérea ou por interesse público, é facultado fixar zonas em que se proíbe ou restringe o tráfego aéreo, estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, assim como o uso de determinada aeronave, ou a realização de certos serviços aéreos.

§ 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e similares, assim como os voos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.

§ 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (artigo 201).

Art. 16 Ninguém poderá opor-se, em razão de direito de propriedade na superfície, ao sobrevoo de aeronave, sempre que este se realize de acordo com as normas vigentes.

§ 1º No caso de pouso de emergência ou forçado, o proprietário ou possuidor do solo não poderá opor-se à retirada ou partida da aeronave, desde que lhe seja dada garantia de reparação do dano.

§ 2º A falta de garantia autoriza o sequestro da aeronave e a sua retenção até que aquela se efetive.

§ 3º O lançamento de coisas, de bordo de aeronave, dependerá de permissão prévia de autoridade aeronáutica, salvo caso de emergência, devendo o Comandante proceder de acordo com o disposto no artigo 171 deste Código.

§ 4º O prejuízo decorrente do sobrevoo, do pouso de emergência, do lançamento de objetos ou alijamento poderá ensejar responsabilidade.

Art. 17. É proibido efetuar, com qualquer aeronave, voos de acrobacia ou evolução que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo, para instalações ou pessoas na superfície.

Parágrafo único. Excetua-se da proibição, os voos de prova, produção e demonstração quando realizados pelo fabricante ou por unidades especiais, com a observância das normas fixadas pela autoridade aeronáutica.

Art. 18. O Comandante de aeronave que receber de órgão controlador de voo ordem para pousar deverá dirigir-se, imediatamente, para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso.

§ 1º Se razões técnicas, a critério do Comandante, impedirem de fazê-lo no aeródromo indicado, deverá ser solicitada ao órgão controlador a determinação de aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança.

§ 2º No caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a autoridade aeronáutica poderá requisitar os meios necessários para interceptar ou deter a aeronave.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, efetuado o pouso, será autuada a tripulação e apreendida a aeronave (artigos 13 e 303 a 311).

§ 4º A autoridade aeronáutica que, excedendo suas atribuições e sem motivos relevantes, expedir a ordem de que trata o caput deste artigo, responderá pelo excesso cometido, sendo-lhe aplicada a pena de suspensão por prazo que variará de 30 (trinta) a 90 (noventa) dias, conversíveis em multa.

Art. 19. Salvo motivo de força maior, as aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromo cujas características comportarem suas operações.

Parágrafo único. Os pousos e decolagens deverão ser executados, de acordo com procedimentos estabelecidos, visando à segurança do tráfego, das instalações aeroportuárias e vizinhas, bem como a segurança e bem-estar da população que, de alguma forma, possa ser atingida pelas operações.

Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

I - marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade (artigos 109 a 114);

II - equipamentos de navegação, de comunicações e de salvamento, instrumentos, cartas e manuais necessários à segurança do voo, pouso e decolagem;

III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único), da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

Parágrafo único. Pode a autoridade aeronáutica, mediante regulamento, estabelecer as condições para voos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os voos de traslado.

Art. 21. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar explosivos, munições, arma de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou de seus ocupantes.

Parágrafo único. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares, a bordo de aeronave, poderá ser impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigir.

CAPÍTULO III

Entrada e Saída do Espaço Aéreo Brasileiro

Art. 22. Toda aeronave proveniente do exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional.

Parágrafo único. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade aeronáutica, e suas denominações somente poderão ser modificadas mediante lei federal, quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art. 23. A entrada no espaço aéreo brasileiro ou o pouso, no território subjacente, de aeronave militar ou civil a serviço de Estado estrangeiro sujeitar-se-á às condições estabelecidas (artigo 14, § 1º).

§ 1º A aeronave estrangeira, autorizada a transitar no espaço aéreo brasileiro, sem pousar no território subjacente, deverá seguir a rota determinada (artigo 14, §§ 1º, 2º, 3º e 4º).

§ 2º A autoridade aeronáutica poderá estabelecer exceções ao regime de entrada de aeronave estrangeira, quando se tratar de operação de busca, assistência e salvamento ou de voos por motivos sanitários ou humanitários.

Art. 24. Os aeroportos situados na linha fronteira do território brasileiro poderão ser autorizados a atender ao tráfego regional, entre os países limítrofes, com serviços de infraestrutura aeronáutica, comuns ou compartilhados por eles.

Parágrafo único. As aeronaves brasileiras poderão ser autorizadas a utilizar aeroportos situados em países vizinhos, na linha fronteira ao Território Nacional, com serviços de infraestrutura aeronáutica comuns ou compartilhados.

Sobre o valor do seguro;

b) no caso de destruição ou inutilização, sobre o valor dos materiais recuperados ou das indenizações recebidas de terceiros;

c) no caso de desapropriação, sobre o valor da indenização.

SEÇÃO II

Da Hipoteca Legal

Art. 144. Será dada em favor da União a hipoteca legal das aeronaves, peças e equipamentos adquiridos no exterior com aval, fiança ou qualquer outra garantia do Tesouro Nacional ou de seus agentes financeiros.

Art. 145. Os bens mencionados no artigo anterior serão adjudicados à União, se esta o requerer no Juízo Federal, comprovando:

- I - a falência, insolvência, liquidação judicial ou extrajudicial, antes de concluído o pagamento do débito garantido pelo Tesouro Nacional ou seus agentes financeiros;
- II - a ocorrência dos fatos previstos no artigo 189, I e II deste Código.

SEÇÃO III

Da Responsabilidade por Dano a Passageiro

Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:

- I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;
- II - de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1º O transportador não será responsável:

- a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;
- b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

- a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;
- b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN.

§ 1º Poderá ser fixado limite maior mediante pacto acessório entre o transportador e o passageiro.

§ 2º Na indenização que for fixada em forma de renda, o capital par a sua constituição não poderá exceder o maior valor previsto neste artigo.

Art. 258. No caso de transportes sucessivos, o passageiro ou seu sucessor só terá ação contra o transportador que haja efetuado o transporte no curso do qual ocorrer o acidente ou o atraso.

Parágrafo único. Não se aplica o disposto neste artigo se, por estipulação expressa, o primeiro transportador assumir a responsabilidade por todo o percurso do transporte contratado.

Art. 259. Quando o transporte aéreo for contratado com um transportador e executado por outro, o passageiro ou sucessores poderão demandar tanto o transportador contratual como o transportador de fato, respondendo ambos solidariamente.

SEÇÃO IV

Da Responsabilidade por Danos à Bagagem

Art. 260. A responsabilidade do transportador por dano, consequente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou conservada em mãos do passageiro, ocorrida durante a execução do contrato de transporte aéreo, limita-se ao valor correspondente a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, por ocasião do pagamento, em relação a cada passageiro.

Art. 261. Aplica-se, no que couber, o que está disposto na seção relativa à responsabilidade por danos à carga aérea (artigos 262 a 266).

SEÇÃO V

Da Responsabilidade por Danos à Carga

Art. 262. No caso de atraso, perda, destruição ou avaria de carga, ocorrida durante a execução do contrato do transporte aéreo, a responsabilidade do transportador limita-se ao valor correspondente a 3 (três) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN por quilo, salvo declaração especial de valor feita pelo expedidor e mediante o pagamento de taxa suplementar, se for o caso (artigos 239, 241 e 244).

Art. 263. Quando para a execução do contrato de transporte aéreo for usado outro meio de transporte, e houver dúvida sobre onde ocorreu o dano, a responsabilidade do transportador será regida por este Código (artigo 245 e Parágrafo único).

Art. 264. O transportador não será responsável se comprovar:

I - que o atraso na entrega da carga foi causado por determinação expressa de autoridade aeronáutica do voo, ou por fato necessário, cujos efeitos não era possível prever, evitar ou impedir;

II - que a perda, destruição ou avaria resultou, exclusivamente, de um ou mais dos seguintes fatos:

- a) natureza ou vício próprio da mercadoria;
- b) embalagem defeituosa da carga, feita por pessoa ou seus prepostos;
- c) ato de guerra ou conflito armado;
- d) ato de autoridade pública referente à carga.

Art. 265. A não ser que o dano atinja o valor de todos os volumes, compreendidos pelo conhecimento de transporte aéreo, somente será considerado, para efeito de indenização, o peso dos volumes perdidos, destruídos, avariados ou entregues com atraso.

Art. 266. Poderá o expedidor propor ação contra o primeiro transportador e contra aquele que haja efetuado o transporte, durante o qual ocorreu o dano, e o destinatário contra este e contra o último transportador.

Parágrafo único. Ocorre a solidariedade entre os transportadores responsáveis perante, respectivamente, o expedidor e o destinatário.

CAPÍTULO II

Da Responsabilidade por Danos em Serviços Aéreos Gratuitos

Art. 267. Quando não houver contrato de transporte (artigos 222 a 245), a responsabilidade civil por danos ocorridos durante a execução dos serviços aéreos obedecerá ao seguinte:

I - no serviço aéreo privado (artigos 177 a 179), o proprietário da aeronave responde por danos ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos limites previstos, respectivamente, nos artigos 257 e 269 deste Código, devendo contratar seguro correspondente (artigo 178, §§ 1º e 2º);

II - no transporte gratuito realizado por empresa de transporte aéreo público, observa-se o disposto no artigo 256, § 2º, deste Código;

III - no transporte gratuito realizado pelo Correio Aéreo Nacional, não haverá indenização por danos à pessoa ou bagagem a bordo, salvo se houver comprovação de culpa ou dolo dos operadores da aeronave.

§ 1º No caso do item III deste artigo, ocorrendo a comprovação de culpa, a indenização sujeita-se aos limites previstos no Capítulo anterior, e no caso de ser comprovado o dolo, não prevalecem os referidos limites.

§ 2º Em relação a passageiros transportados com infração do § 2º do artigo 178 e artigo 221, não prevalecem os limites deste Código.

CAPÍTULO III

Da Responsabilidade para com Terceiros na Superfície

Art. 268. O explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em voo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.

§ 1º Prevalece a responsabilidade do explorador quando a aeronave é pilotada por seus prepostos, ainda que exorbitem de suas atribuições.

§ 2º Exime-se o explorador da responsabilidade se provar que:

I - não há relação direta de causa e efeito entre o dano e os fatos apontados;

II - resultou apenas da passagem da aeronave pelo espaço aéreo, observadas as regras de tráfego aéreo;

III - a aeronave era operada por terceiro, não preposto nem dependente, que iludiu a razoável vigilância exercida sobre o aparelho;

IV - houve culpa exclusiva do prejudicado.

§ 3º Considera-se a aeronave em voo desde o momento em que a força motriz é aplicada para decolar até o momento em que termina a operação de pouso.

§ 4º Tratando-se de aeronave mais leve que o ar, planador ou asa voadora, considera-se em vôo desde o momento em que se desprende da superfície até aquele em que a ela novamente retorne.

§ 5º Considera-se em manobra a aeronave que estiver sendo movimentada ou rebocada em áreas aeroportuárias.

Art. 269. A responsabilidade do explorador estará limitada:

I - para aeronaves com o peso máximo de 1.000kg (mil quilogramas), à importância correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional;

II - para aeronaves com peso superior a 1.000kg (mil quilogramas), à quantia correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional, acrescida de 1/10 (um décimo) do valor de cada OTN - Obrigação do Tesouro Nacional por quilograma que exceder a 1.000 (mil).

Parágrafo único. Entende-se por peso da aeronave o autorizado para decolagem pelo certificado de aeronavegabilidade ou documento equivalente.

Art. 270. O explorador da aeronave pagará aos prejudicados habilitados 30% (trinta por cento) da quantia máxima, a que estará obrigado, nos termos do artigo anterior, dentro de 60 (sessenta) dias a partir da ocorrência do fato (artigos 252 e 253).

§ 1º Exime-se do dever de efetuar o pagamento o explorador que houver proposto ação para isentar-se de responsabilidade sob a alegação de culpa predominante ou exclusiva do prejudicado.

§ 2º O saldo de 70% (setenta por cento) será rateado entre todos os prejudicados habilitados, quando após o decurso de 90 (noventa) dias do fato, não pender qualquer processo de habilitação ou ação de reparação do dano (artigos 254 e 255).

Art. 271. Quando a importância total das indenizações fixadas exceder ao limite de responsabilidade estabelecido neste Capítulo, serão aplicadas as regras seguintes:

I - havendo apenas danos pessoais ou apenas danos materiais, as indenizações serão reduzidas proporcionalmente aos respectivos montantes;

II - havendo danos pessoais e materiais, metade da importância correspondente ao limite máximo de indenização será destinada a cobrir cada espécie de dano; se houver saldo, será ele utilizado para complementar indenizações que não tenham podido ser pagas em seu montante integral.

Art. 272. Nenhum efeito terão os dispositivos deste Capítulo sobre o limite de responsabilidade quando:

I - o dano resultar de dolo ou culpa grave do explorador ou de seus prepostos;

II - seja o dano causado pela aeronave no solo e com seus motores parados;

III - o dano seja causado a terceiros na superfície, por quem esteja operando ilegal ou ilegítimamente a aeronave.

CAPÍTULO IV

Da Responsabilidade por Abalroamento

Art. 273. Consideram-se provenientes de abalroamento os danos produzidos pela colisão de 2 (duas) ou mais aeronaves, em voo ou em manobra na superfície, e os produzidos às pessoas ou coisas a bordo, por outra aeronave em voo.

Art. 274. A responsabilidade pela reparação dos danos resultantes do abalroamento cabe ao explorador ou proprietário da aeronave causadora, quer a utilize pessoalmente, quer por preposto.

Art. 275. No abalroamento em que haja culpa concorrente, a responsabilidade dos exploradores é solidária, mas proporcional à gravidade da falta.

Parágrafo único. Não se podendo determinar a proporcionalidade, responde cada um dos exploradores em partes iguais.

Art. 276. Constituem danos de abalroamento, sujeitos à indenização:

- I - os causados a pessoas e coisas a bordo das aeronaves envolvidas;
- II - os sofridos pela aeronave abalroada;
- III - os prejuízos decorrentes da privação de uso da aeronave abalroada;
- IV - os danos causados a terceiros, na superfície.

Parágrafo único. Incluem-se no ressarcimento dos danos as despesas, inclusive judiciais, assumidas pelo explorador da aeronave abalroada, em consequência do evento danoso.

Art. 277. A indenização pelos danos causados em consequência do abalroamento não excederá:

- I - aos limites fixados nos artigos 257, 260 e 262, relativos a pessoas e coisas a bordo, elevados ao dobro;
- II - aos limites fixados no artigo 269, referentes a terceiros na superfície, elevados ao dobro;
- III - ao valor dos reparos e substituições de peças da aeronave abalroada, se recuperável, ou de seu valor real imediatamente anterior ao evento, se inconveniente ou impossível a recuperação;
- IV - ao décimo do valor real da aeronave abalroada imediatamente anterior ao evento, em virtude da privação de seu uso normal.

Art. 278. Não prevalecerão os limites de indenização fixados no artigo anterior:

- I - se o abalroamento resultar de dolo ou culpa grave específico do explorador ou de seus prepostos;
- II - se o explorador da aeronave causadora do abalroamento tiver concorrido, por si ou por seus prepostos, para o evento, mediante ação ou omissão violadora das normas em vigor sobre tráfego aéreo;
- III - se o abalroamento for consequência de apossamento ilícito ou uso indevido da aeronave, sem negligência do explorador ou de seus prepostos, os quais, neste caso, ficarão eximidos de responsabilidade.

Art. 279. O explorador de cada aeronave será responsável, nas condições e limites previstos neste Código, pelos danos causados:

- I - pela colisão de 2 (duas) ou mais aeronaves;
- II - por 2 (duas) ou mais aeronaves conjunta ou separadamente.

Parágrafo único. A pessoa que sofrer danos, ou os seus beneficiários, terão direito a ser indenizados, até a soma dos limites correspondentes a cada uma das aeronaves, mas nenhum explorador será responsável por soma que exceda os limites aplicáveis às suas aeronaves, salvo se sua responsabilidade for ilimitada, por ter sido provado que o dano foi causado por dolo ou culpa grave (§ 1º do artigo 248).

CAPÍTULO V

Da Responsabilidade do Construtor Aeronáutico e das Entidades de Infraestrutura Aeronáutica

Art. 280. Aplicam-se, conforme o caso, os limites estabelecidos nos artigos 257, 260, 262, 269 e 277, à eventual responsabilidade:

- I - do construtor de produto aeronáutico brasileiro, em relação à culpa pelos danos decorrentes de defeitos de fabricação;
- II - da administração de aeroportos ou da Administração Pública, em serviços de infraestrutura, por culpa de seus operadores, em acidentes que causem danos a passageiros ou coisas.

CAPÍTULO VI

Da Garantia de Responsabilidade

Art. 281. Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para garantir eventual indenização de riscos futuros em relação:

- I - aos danos previstos neste Título, com os limites de responsabilidade civil nele estabelecidos (artigos 257, 260, 262, 269 e 277) ou contratados (§ 1º do artigo 257 e parágrafo único do artigo 262);
- II - aos tripulantes e viajantes gratuitos equiparados, para este efeito, aos passageiros (artigo 256, § 2º);
- III - ao pessoal técnico a bordo e às pessoas e bens na superfície, nos serviços aéreos privados (artigo 178, § 2º, e artigo 267, I);
- IV - ao valor da aeronave.

Parágrafo único. O recebimento do seguro exime o transportador da responsabilidade (artigo 250).

Art. 282. Exigir-se-á do explorador de aeronave estrangeira, para a eventual reparação de danos a pessoas ou bens no espaço aéreo ou no território brasileiro:

- a) apresentação de garantias iguais ou equivalentes às exigidas de aeronaves brasileiras;
- b) o cumprimento das normas estabelecidas em Convenções ou Acordos Internacionais, quando aplicáveis.

Art. 283. A expedição ou revalidação do certificado de aeronavegabilidade só ocorrerá diante da comprovação do seguro, que será averbado no Registro Aeronáutico Brasileiro e respectivos certificados.

Parágrafo único. A validade do certificado poderá ser suspensa, a qualquer momento, se comprovado que a garantia deixou de existir.

Art. 284. Os seguros obrigatórios, cuja expiração ocorrer após o início do voo, consideram-se prorrogados até o seu término.

Art. 285. Sob pena de nulidade da cláusula, nas apólices de seguro de vida ou de seguro de acidente, não poderá haver exclusão de riscos resultantes do transporte aéreo.

Parágrafo único. Em se tratando de transporte aéreo, as apólices de seguro de vida ou de seguro de acidentes não poderão conter cláusulas que apresentem taxas ou sobretaxas maiores que as cobradas para os transportes terrestres.

Art. 286. Aquele que tiver direito à reparação do dano poderá exercer, nos limites da indenização que lhe couber, direito próprio sobre a garantia prestada pelo responsável (artigos 250 e 281, Parágrafo único).

CAPÍTULO VII

Da Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional

Art. 287. Para efeito de limite de responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, as quantias estabelecidas nas Convenções Internacionais de que o Brasil faça parte serão convertidas em moeda

nacional, na forma de regulamento expedido pelo Poder Executivo.

JOSÉ SARNEY

Octávio Júlio Moreira Lima

Este texto não substitui o publicado no DOU de 20.12.1986 e retificado em 30.12.1986



Referência Bibliográfica

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 Dez. 1986. Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

BRASIL. Lei nº 7.183, de 05 Abr. 1984. Regulamenta a profissão de Aeronauta.

BRASIL. Decreto nº 65.144, de 12 Set. 1969. Institui o Sistema de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica.



Encerrando a Disciplina

Caro aluno,

Ao encerrarmos nossa disciplina, esperamos que os aspectos aqui abordados tenham acrescentado relevantes informações aos seus conhecimentos, mas principalmente despertado você para a importância de estar preparado para ser divisor de águas nas situações imprevistas que exigem ação pronta e eficiente para a preservação da vida.

Conhecimento e solidariedade são fatores diferenciais para a vida...

Sucesso!